EL MITO 12

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Nace la Escudería Ferrari

Testarossa: vuelve el mito

195 S: el Cavallino gana también en montaña

312 T3: cuando Gilles desafió a Lotus

9 789504 900313 10012

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 12

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

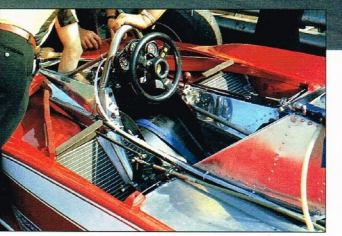
Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

FASCICULO 12 Ok

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

312 T3, la hija del viento



1978: en un campeonato dominado por Lotus, el Cavallino conquistó la segunda posición en la tabla de Constructores con los cuatro triunfos de un auto de avanzada aerodinámica.

En 1978, la novedad técnica más importante en la Ferrari de F1 fue el cambio de las cubiertas Goodyear de telas cruzadas por los neumáticos radiales de Michelin. En la faz deportiva, hay que recordar que la 312 T3 fue la primera monoplaza realizada por la Ferrari después del pase de Lauda a Brabham. Tras haber ganado en Brasil con la 312 T2, Reutemann se impuso en el GP de Estados Unidos Oeste, Inglaterra y Estados Unidos Este con la 312 T3. A su vez, Villeneuve ganó con ella su primer GP, en Montreal.

NI SIQUIERA VILLENEUVE PUEDE CONTRA LOS LOTUS 79

En una temporada dominada por los Lotus 79 de Mario Andretti y Ronnie Peterson, Reutemann y Villeneuve fueron, respectivamente, tercero y noveno en la clasificación mundialista. En la tabla para Constructores, la Ferrari terminó segunda detrás de Lotus. Michelin ya "calzaba" los Renault con motor turbo y no dejó escapar la oportunidad de vincularse al equipo de Maranello. Así comenzó la revolución que iba a llevar al uso generalizado de cubiertas radiales en Fórmula 1 y las demás categorías. Entonces, los técnicos se interesaban en el aspecto aerodinámico. En este sentido, Lotus fue el precursor: ya en 1977 hizo competir al primer vehículo con "efecto suelo", el Lotus 78, con la parte inferior de los

Arriba, en la foto grande, Carlos Reutemann corriendo con la 312 T3 delante de un Renault-Elf. Abajo, el habitáculo de la 312 T3.

flancos en forma de ala invertida, para lograr una adherencia en curva hasta entonces desconocida.

EL ARGUMENTO DEL AÑO ES EL EFECTO SUELO

El concepto se perfeccionó con el Lotus 79 del año siguiente, que posteriormente obligó a todos los constructores a seguir la senda trazada por el ingenio de Colin Chapman. Ferrari, como los demás equipos, a excepción de Lotus, preparó un vehículo tradicional para la temporada 1978.

La 312 T3 era, de todos modos, muy distinta de la serie de las 312 T y T2 que habían llevado a Lauda hasta el título mundial en 1975 y 1977. Forghieri, proyectista del vehículo, había investigado mucho y profundamente las cuestiones aerodinámicas, y había utilizado los resultados de largas pruebas en el túnel de viento de la Pininfarina para definir las formas del auto. Aun sin aprovechar el efecto suelo como el Lotus, la 312 T3

La foto desde arriba permite apreciar detalles del motor y del chasis.

LOS RESULTADOS DE LA 312 T3

GP de EE.UU. Oeste	*1° Reutemann*
GP de Bélgica	*3° Reutemann, 4° Villeneuve*
GP de Inglaterra	*1° Reutemann*
GP de Austria	*3° Villeneuve*
GP de Holanda	*6° Villeneuve*
GP de Italia	*3° Reutemann*
GP de EE.UU.	*1° Reutemann*
GP de Canadá	*1° Villeneuve, 3° Reutemann*
GP de Brasil	*5° Villeneuve, 6° Scheckter*

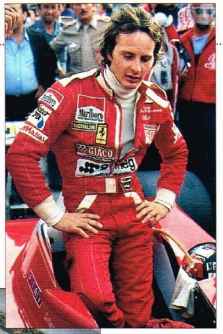
GP de Italia 1978, la 312 T3 en boxes.

EL SECRETO DE LOS NEUMATICOS

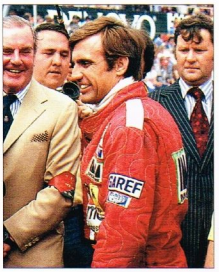
Las cubiertas radiales de Michelin fueron uno de los ases en la manga de la Ferrari 312 T3, seguramente inferior al Lotus 79 en cuanto a chasis y aerodinámica. Las cubiertas radiales garantizaban, entre otras ventajas, una menor deformación del neumático y una mayor "pisada" sobre el pavimento. Se demostraron excepcionales, especialmente en los circuitos callejeros. Se puede decir que la victoria de Reutemann en Brasil 1978, con la ya obsoleta 312 T2, fue un logro de los neumáticos Michelin, perfectos en el circuito de Jacarepaguá. Por otra parte, para la empresa de Clermont-Ferrand, la colaboración con la Ferrari fue muy importante para el desarrollo tecnológico de las cubiertas radiales. No fue casualidad que Goodyear abandonase la producción de cubiertas con telas cruzadas para realizar neumáticos radiales de competición.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80 x 49,6 mm, cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1
Potencia:	510 CV a 12.200 rpm
Distribución:	cuatro válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Transmisión:	cambio transversal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF, ruedas de 13 pulgadas
Neumáticos:	Michelin
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, delanteras con dobles triángulos, traseras con brazo superior y cuadrilátero inferior
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños, revestida con paneles de aluminio. Paso 2,56 m. Dimensiones externas: 4,25/2,13/1,01 m
Capacidad tanque:	200 litros
Peso:	580 kilos
Producción:	5 chasis realizados en 1978 (del 032 al 036)



Grandes amigos, dos grandes pilotos: Villeneuve, a la izquierda, y Reutemann, a la derecha. Abajo, una 312 T3 semidestruida luego de una salida de pista.



recibía una notable carga aerodinámica, generada por la extensa superficie de la carrocería. A la 312 T3 se la reconocía inmediatamente por los anchos pontones y por la presencia de franjas blancas sobre la trompa y en los laterales, que interrumpían el tradicional color rojo del vehículo. El habitual alerón ubicado en la trompa, del mismo ancho que el auto, incorporado originalmente en la 312 B3 de 1973, también fue empleado en la 312 T3.

También era inconfundible el diseño de los flancos del auto, que presentaban canalizaciones destinadas a dirigir los flujos de aire hacia los radiadores traseros. El concepto de una distribución de pesos óptima y de su ubicación entre los ejes de las ruedas, típico de las 312 T, después fue mejorado en la T3, que disponía de una caja transversal, motivo de la T en el nombre.

También se tomó de las anteriores 312 T la estructura modular de los componentes del vehículo, con el tren delantero, tren trasero y cuerpo central de la monoplaza que podían modificarse en la etapa de diseño (o también ser sustituidos después de un accidente) en forma independiente entre sí.

UNA FERRARI TRADICIONAL CON CHASIS SEMIAUTOPORTANTE

El chasis siguió siendo una jaula de caños revestida de hojas de aluminio, de acuerdo con una técnica preferida por la Ferrari y en especial por Mauro Forghieri. Se trataba de una solución que garantizaba mayor seguridad para los pilotos en caso de un accidente. La geometría de las suspensiones fue diseñada en función de las cubiertas radiales de Michelin, que tenían comportamientos y reacciones muy diferentes con respecto a las Goodyear de telas cruzadas utilizadas hasta entonces. En particular, las radiales necesitaban un "camber" (inclinación de las ruedas con respecto a la vertical del plano del piso) mucho más importante. Los brazos superiores de la suspensión delantera eran más gruesos que los de las monoplazas anteriores.

Con respecto al motor, la potencia del 12 cilindros de 2991 cm³ subió hasta los 510 CV a 12.200 rpm, continuando un desarrollo que mantenía al propulsor Ferrari en la cima de la categoría. Pero ya comenzaba la historia de los motores sobrealimentados, que en los años siguientes fueron prácticamente indispensables para poder ganar. En una temporada marcada por el dominio de Lotus, de todas formas la 312 T3 consiguió resultados aceptables, a pesar de no haber podido aprovechar las ventajas aerodinámicas del efecto suelo. El auto fue competitivo: además de las cuatro victorias ya citadas, obtuvo dos pole positions y largó cuatro veces en primera fila. En Long Beach, Reutemann y Villeneuve coparon los dos primeros lugares en la largada. De no haber sido por Lotus, la Ferrari hubiera podido escribir otra página gloriosa de su historia.

Gilles Villeneuve en Monza, en el GP de Italia 1978.

GP de Mónaco 1978, Villeneuve corriendo en el circuito callejero.

1959, se abre una nueva época

La batalla fue entre los Cooper-Climax con motor trasero, que representaban el futuro, y las Ferrari con motor delantero, más veloces pero menos ágiles. Ganó Jack Brabham con la monoplaza inglesa, pero Tony Brooks fue segundo. En Avus murió Jean Behra.

Brooks, Hill y Gurney en el GP de Italia 1959.

1959: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Mónaco, *10 de mayo*	*2° Brooks, 4° Hill*
GP de Holanda, *31 de mayo*	*5° Behra, 6° Hill*
GP de Francia, *5 de julio*	*1° Brooks, 2° Hill, 4° Gendebien*
GP de Alemania, *2 de agosto*	*1° Brooks, 2° Gurney, 3° Hill*
GP de Portugal, *23 de agosto*	*3° Gurney*
GP de Italia, *13 de septiembre*	*2° Hill, 4° Gurney, 5° Allison, 6° Gendebien*
GP de EE.UU., *12 de diciembre*	*3° Brooks, 6° von Trips*

El campeonato mundial de F1 de 1959 se caracterizó por la batalla entre los Cooper-Climax y las Ferrari. La victoria final de Jack Brabham con el ágil vehículo de John Cooper marcó el inicio de la era de las monoplazas equipadas con el motor en posición trasera. Las Dino 246 y 256, todavía con un propulsor delantero, lograron imponerse en los circuitos veloces, gracias a la potencia superior de su 6 cilindros en V; pero eso no fue suficiente para que Brooks lograse frenar la carrera hacia el título del australiano Brabham. El Campeonato comenzó en Montecarlo, porque el tradicional GP de Argentina se anuló por problemas económicos.

DESDE EL COMIENZO LA LUCHA FUE ENTRE FERRARI Y COOPER

En el GP de Mónaco, Brabham logró su primera victoria, delante de Brooks, que había pasado de Vanwall a Ferrari luego del retiro de aquélla a fines de 1958. Con dos vueltas de retraso, tercero se ubicó Trintignant, con Cooper, mientras que el ferrarista Phil Hill fue cuarto.

Veinte días después, Roger Ward se impuso en las 500 Millas de Indianápolis. En Zandvoort, Holanda, el sueco Joakim Bonnier, con un BRM privado, por primera vez llevó a esa marca, y a sí mismo, hasta el triunfo en una carrera con validez para el Campeonato Mundial. Brabham lo secundó, a 14,2 segundos, mientras que Gregory fue tercero con otro Cooper e Ireland, cuarto con un Lotus. Brooks se retiró, y las Ferrari cosecharon apenas el quinto y sexto puestos con Behra y Hill. En el circuito de Reims, en oca-

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

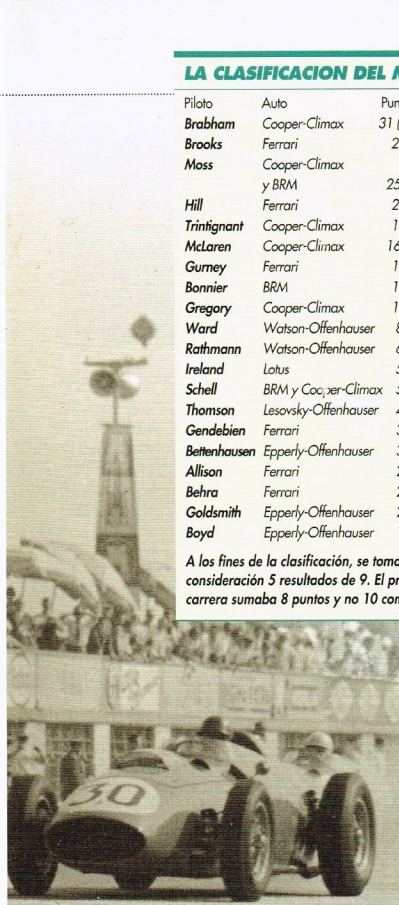
Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Brabham	Cooper-Climax	31 (34)	2 (MC,GB)
Brooks	Ferrari	27	2 (F,D)
Moss	Cooper-Climax y BRM	25,5	2 (P,I)
Hill	Ferrari	20	
Trintignant	Cooper-Climax	19	
McLaren	Cooper-Climax	16,5	1 (EE.UU.)
Gurney	Ferrari	13	
Bonnier	BRM	10	1 (NL)
Gregory	Cooper-Climax	10	
Ward	Watson-Offenhauser	8	1 (Indy)
Rathmann	Watson-Offenhauser	6	
Ireland	Lotus	5	
Schell	BRM y Cooper-Climax	5	
Thomson	Lesovsky-Offenhauser	4	
Gendebien	Ferrari	3	
Bettenhausen	Epperly-Offenhauser	3	
Allison	Ferrari	2	
Behra	Ferrari	2	
Goldsmith	Epperly-Offenhauser	2	
Boyd	Epperly-Offenhauser	1	

A los fines de la clasificación, se tomaron en consideración 5 resultados de 9. El primero de cada carrera sumaba 8 puntos y no 10 como actualmente.

1959: EL AÑO DEL MILAGRO ECONOMICO

Política: *Fidel Castro es el nuevo jefe del gobierno cubano. Charles De Gaulle reconoce el derecho de Argelia a su autodeterminación. Intercambio de visitas entre Richard Nixon, vicepresidente norteamericano, y Nikita Jruschev, jefe del gobierno de la URSS.* ***Economía:*** *En Europa, por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, los niveles de producción y consumo superan los récords históricos. Se habla del "milagro" o "boom" económico.* ***Premios Nobel:*** *dos italianos son galardonados: Emilio Segré en Física, y Salvatore Quasimodo en Literatura.* ***Cine:*** *En el Festival de Venecia son premiados los filmes* El general Della Rovere, *de Roberto Rossellini, y* La gran guerra, *de Mario Monicelli.*

Dan Gurney en Monza con la Dino 246 F1.



GP de Italia 1959: en la largada los Cooper-Climax de Brabham (a la izquierda) y Moss le disputan la punta de la carrera a la Ferrari Dino 246 F1 de Tony Brooks.

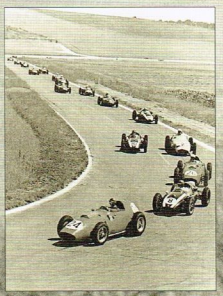
sión del GP de Francia, la revancha de la Ferrari fue clara. El equipo italiano ubicó a Brooks y Hill en primera y segunda posiciones, delante de Brabham. Gendebien completó el éxito ferrarista llegando cuarto. Debido a una huelga, la Ferrari no participó en el GP de Inglaterra en Aintree. Brooks, que decidió intervenir con un Vanwall, se retiró. Jack Brabham triunfó, dejando a más de 22 segundos de distancia al BRM de Moss, que superó sobre el final al Cooper de McLaren.

El GP de Alemania en el Avus fue trágico por el accidente mortal que sufrió Jean Behra en las pruebas de una carrera de otra categoría. El día de la competencia Tony Brooks llevó a su Ferrari a la victoria. El éxito de la casa de Maranello fue memorable, con los estadounidenses Gurney y Hill completando el podio con su compañero de equipo. En Portugal, en el circuito de Monsanto, Stirling Moss volvió a ganar con un Cooper-Climax, dejando una vuelta más atrás. a su compañero de equipo Gregory, mientras que Jack Brabham fue víctima de un accidente. Ferrari resultó tercera con Gurney.

EL CAMPEONATO SE CIERRA EN LOS ESTADOS UNIDOS

En el tradicional GP de Italia, en Monza, Moss logró repetir su triunfo, delante de la Ferrari de Phil Hill y el Cooper de Brabham. Desde el cuarto al sexto puesto se clasificaron tres pilotos de la Ferrari: Gurney, Allison y Gendebien, respectivamente.

El Campeonato se definió durante el primer GP de los Estados Unidos, que se corrió en diciembre. Brabham, que lideraba la carrera, se quedó sin combustible en la última curva. Empujando su Cooper hasta la línea de llegada logró conseguir la cuarta posición, que lo coronó campeón del mundo. La victoria la obtuvo Bruce McLaren con Cooper: con sus 22 años y 104 días, fue el ganador más joven en un GP mundialista. Brooks fue tercero.



LAS GT CARRERA

195 S, un año de león

1950: Maranello les entrega a los pilotos privados una berlinetta formidable, que gana con Marzotto las Mil Millas y con Bracco el Campeonato Europeo de Montaña.

Trepada Bolonia-Raticosa, 1950. Giovanni Bracco corriendo entre el público con su 195 S.

La hazaña más gloriosa de la 195 S fue una verdadera lección de estilo en el automovilismo deportivo, porque nadie, a excepción de Giannino Marzotto en 1950 al comando de una 195 S, disputó jamás y mucho menos ganó una Mil Millas vistiendo traje cruzado, camisa y corbata.

El auto tenía un nuevo motor, nacido para hacer más rápidos los automóviles de ruta, buscando nuevos clientes. Se trataba de una evolución del V12 creado por Gioacchino Colombo, con cilindrada llevada de 1995 a 2341 cm³. La potencia era de 170 CV a 7000 rpm y el chasis era prácticamente el mismo de las 166 MM, con paso de 2,25 metros. La única novedad auténtica era la carrocería cerrada (berlinetta), creada para la ocasión por la Touring, y que se sumaba a las acostumbradas "barchetta" abiertas.

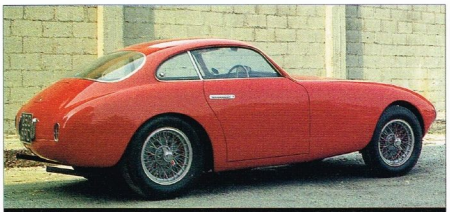
VERSION CERRADA PARA LE MANS Y BARCHETTA PARA LA MONTAÑA

Fue justamente el confort de la versión cerrada lo que permitió a Marzotto correr sin necesidad de la ropa de carrera. La nueva 195 S había debutado en el salón de Ginebra, programado para los primeros días de marzo. Inmediatamente después, un viaje al sur: el primer auto completo (con carrocería abierta, es decir una clásica barchetta) fue entregado a Alberto Ascari para la Targa Florio, en el marco de la Vuelta de Sicilia. Lamentablemente, la nueva Ferrari tuvo que retirarse,

La 195 S en versión coupé, más apta para las carreras de larga duración como las Mil Millas.

1950: LOS RESULTADOS DE LA 195 S

Carrera	Fecha	Piloto	Resultado
Mil Millas	*23/4/1950*	*Marzotto/Crosara*	*1°*
		Serafini/Salani	*2°*
24 Horas de Le Mans	*24/6/1950*	*Chinetti/Dreyfus*	*retirados*
		Sommer/Serafini	*retirados*
Vuelta de Calabria	*6/8/1950*	*Serafini/Salani*	*1°*
		Cornacchia/Del Carlo	*2°*
Bologna-Raticosa	*17/9/1950*	*Giovanni Bracco*	*1°*
Vermicino-Rocca di Papa	*22/10/1950*	*Giovanni Bracco*	*1°*
Catania-Etna	*29/10/1950*	*Giovanni Bracco*	*1°*



La 195 S tiene una línea aerodinámica que es, además, hermosa.

luego de haber dominado las fases iniciales, dejando la victoria en manos de las Alfa Romeo. Pero la revancha iba a llegar en numerosas carreras ese año, a partir de aquella histórica Mil Millas del 23 de abril de 1950.

AL VOLANTE DE LA 195 S TAMBIÉN ASCARI Y SERAFINI

La 195 S barchetta, ya usada en Sicilia por Alberto Ascari, fue confiada a Donino Serafini, en pareja con Salani. Una berlinetta idéntica a la presentada en Ginebra estaba en manos de Giannino Marzotto, con el fiel Mario Crosara como coequiper. Participaron también los otros tres hermanos Marzotto, al volante de otras tantas Ferrari 166 MM. Entre otras muchas Ferrari presentes, estaban las nuevas 275 S equipadas con el motor 3,3 litros creado por Aurelio Lampredi: los dos vehículos eran favoritos en el pronóstico, e iban conducidos por Gigi Villoresi (en pareja con Cassani) y por Alberto Ascari (con Nicolini). Sin embargo, desde la largada la 195 S de Marzotto lideró la prueba, sólo superada por un breve tramo por la 275 S de Villoresi (luego traicionada por el embrague). Marzotto llegó primero al puesto de control de Roma y se mantuvo hasta Brescia. A sus espaldas llegó la otra 195 S de Serafini, mientras que la primera de las Alfa, la 2500 de Fangio, llegó 23 minutos después. Un verdadero triunfo, completado por las buenas ubicaciones de Vittorio Marzotto-Fontana, Bertone-Casalengo y Stagnoli-Bianchi con las 166 MM. Enzo Ferrari quería repetir la hazaña en las 24 Horas de Le Mans (la segunda edición luego del final de la guerra), pero las 195 S no tuvieron suerte. La espléndida berlinetta, pintada de azul Francia y confiada a Raymond Sommer y Dorino Serafini, se retiró al comienzo de la noche. Luego de algunas horas, la barchetta conducida por Luigi Chinetti y Pierre-Louis Dreyfus se ubicaba segunda detrás del Talbot de Rosier, pero un problema mecánico la detuvo antes del amanecer. Cosas que pasan en una carrera: de cualquier manera, gracias a Giannino Marzotto, la 195 S ya había ingresado en la leyenda.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 65 x 58,8 mm, cilindrada 2341 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, comandado por cadena, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	1 carburador Weber 36 DCF doble cuerpo (al comienzo, 3 carburadores Weber 32 DCF)
Encendido:	con distribuidor
Potencia:	170 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis con vigas y transversales de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Dimensiones:	paso 2,25 metros; peso 810 kilos
Unidades producidas:	5 en 1950
Números de chasis:	0060/S (los otros chasis eran de las 166 M)

Giovanni Bracco, abajo, en la largada de la Bolonia-Raticosa, edición 1950.

UN CHASIS IDEAL PARA LAS TREPADAS

La 195 S cosechó una serie de éxitos sobre el final de la temporada. Pero no fueron carreras de circuito, como las anteriores: eran las últimas fases del Campeonato de Montaña, en aquella época seguido tal vez más que las otras especialidades automovilísticas, porque recorría lugares que de otra manera jamás hubieran conocido, ni siquiera en el curso de las Mil Millas. El campeón sin rivales, en aquellos años, era Giovanni Bracco, que para 1950 apostó a los 12 cilindros de Maranello. Luego de haber ganado las primeras carreras de la temporada con una 166 MM, Bracco decidió probar en las tres últimas pruebas el nuevo motor de 2,3 litros de la 195 S. Sabía que el chasis era el mismo de la fiel 166, rígido y confiable como pocos, con suspensión delantera con cuadriláteros deformables y puente rígido trasero. Y su confianza fue premiada: conquistó el título de 1950.

LAS FERRARI DE PRODUCCION

Testarossa, el mito regresa

1984: luego de años de cilindradas reducidas anti-impuestos y de líneas rectas, la Casa de Maranello presenta una deportiva de dimensiones extra-large con un nombre que evoca los años 50.

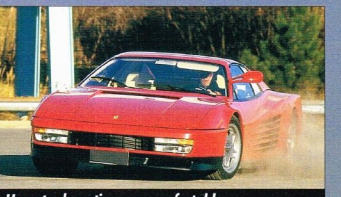
En 1984, la casa Ferrari vio el nacimiento de un nuevo mito en el sector de las GT. Luego de años de la así llamada "austerity", caracterizados por autos "tranquilos", apareció en escena un verdadero bólido inspirado por los prototipos del Grupo C de competición. Se llamó Testarossa, un nombre histórico en Maranello y por eso comprometido, pero perfecto para esta combinación de potencia (5 litros de cilindrada, 380 caballos y 290 Km/h) y línea agresiva.
La Ferrari Testarossa derivó esencialmente de la 512 BB,

La Testarossa, con sus líneas opulentas, representa a la perfección el boom de Italia en los años 80.

pero se diferencia de ésta por la línea agresiva. Como se nota especialmente en los costados, que, gracias al desplazamiento hacia atrás de las tomas de aire para los radiadores, hacen esbelta a toda la parte trasera. Son justamente las tomas de aire que, arrancando en las puertas y agrandándose antes del guardabarros, consiguen un efecto de potencia y velocidad ligado al mundo de las carreras. La cola de la Testarossa es su punto de mayor fuerza. La imponente parrilla horizontal tiene un sentido práctico: darle desahogo al aire caliente del motor.

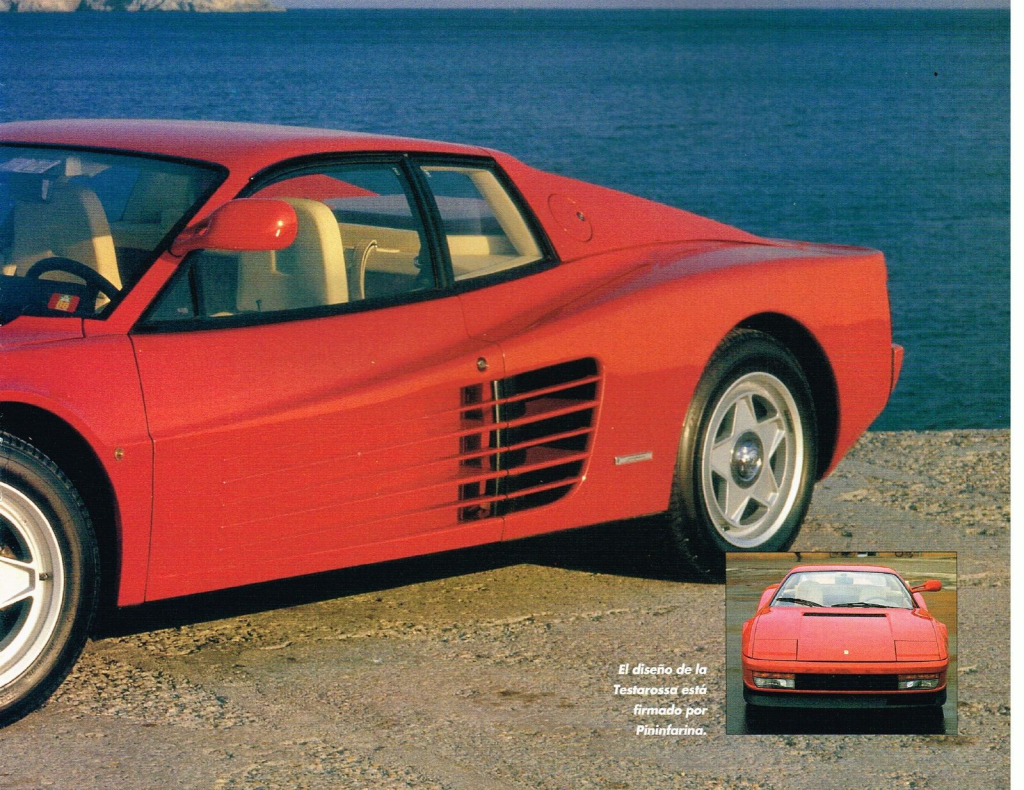
DOS LUGARES Y UNA DEPORTIVA PARA SOÑAR

La personalidad deportiva de la Testarossa es evidente ya en el habitáculo de dos lugares. Sobre el panel tapizado en cuero sobresale el típico instrumental Ferrari, de fácil y clara lectura como la de un auto de carrera. Pero la Testarossa es también una



Un auto deportivo pero confortable.

Las inconfundibles parrillas caracterizan la cola.



El diseño de la Testarossa está firmado por Pininfarina.

verdadera granturismo: la elección técnica de los radiadores en los laterales permitió conseguir más espacio en el baúl delantero, y detrás de los asientos hay otro espacio para el equipaje. Con respecto a la mecánica, se trata de una evolución de la BB 512i. El motor es un 12 cilindros boxer, es decir con cilindros contrapuestos, pero los dos árboles por bancada accionan cuatro válvulas por cilindro. Gracias a esto la potencia subió hasta los 380 caballos.

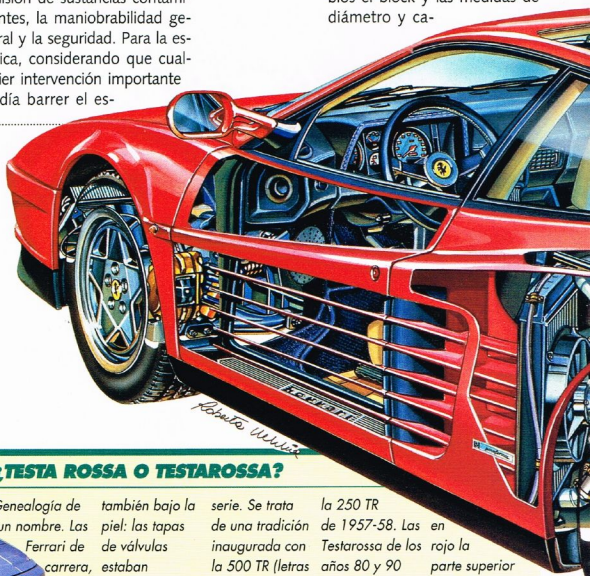
SUSPENSIONES INDEPENDIENTES Y EJES MUY ANCHOS

Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas, con brazos triangulares superpuestos, y los ejes más anchos con respecto a la BB. La velocidad máxima es un poco inferior a los 300 Km/h. La nueva Ferrari estuvo en sintonía con los dorados años 80 y la carrera hacia los símbolos de riqueza. Pero, pronto, llegó la hora de cambiar.

EN 1988 COMENZO EL DESARROLLO DE LA NUEVA 512 TR

El desarrollo de la nueva versión comenzó en 1988, luego de la renovación de la Mondial y mientras se acercaba el debut de la 348. Se decidió no alterar el carácter de la Testarossa, pero se establecieron objetivos precisos, tales como incrementar su rendimiento, para superar los 300 Km/h, considerando la emisión de sustancias contaminantes, la maniobrabilidad general y la seguridad. Para la estética, considerando que cualquier intervención importante podía barrer el espléndido equilibrio de la obra de Pininfarina, se decidió modificar pocos detalles. Parecía una operación fácil, pero para llevarla a cabo hicieron falta cuatro años: el vehículo fue presentado al público el 2 de enero de 1992, en el salón de Los Angeles. Unas semanas después hizo su debut la versión europea, en Bruselas, cuando el auto ya estaba en producción desde hacía un par de meses.

Si bien no parece muy distinta de la anterior Testarossa, la 512 TR (éste fue el nombre elegido para el nuevo modelo) mantuvo muy poco de la hermana, a partir de su corazón de 12 cilindros. De hecho, el motor sólo mantuvo sin cambios el block y las medidas de diámetro y ca-



LA FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 512 TR)

Motor:	12 cilindros contrapuestos, trasero longitudinal, diámetro por carrera 82 x 78 mm, cilindrada 4943 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Bosch K-KE Jetronic (electrónica integrada Bosch Motronic M2.7)
Potencia:	380 CV a 6000 rpm (428 CV a 6750 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula tubular reforzado con paneles de aluminio (acero); carrocería de aluminio (acero)
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos ventilados con asistencia hidráulica
Neumáticos:	del. 235/40 ZR18, tras. 295/35 ZR18
Dimensiones:	4,48/1,98/1,13 m
Peso:	1600 kg (1515 kg)
Velocidad máxima:	290 km/h (314 km/h)
Aceleración:	de 0 a 100 km/h: 5,7 s (4,7 s)
Aceleración:	de 0 a 1000 m: 22,9 s

La Testarossa, en un elegante gris.

¿TESTA ROSSA O TESTAROSSA?

Genealogía de un nombre. Las Ferrari de carrera, por lo menos las de los años 50, eran rojas también bajo la piel: las tapas de válvulas estaban pintadas con un color rojo granulado, y no de negro como en los autos de serie. Se trata de una tradición inaugurada con la 500 TR (letras que quieren decir Testa Rossa, Cabeza Roja) de 1955 y que siguió con la 250 TR de 1957-58. Las Testarossa de los años 80 y 90 merecían el nombre parcialmente, porque sólo estaba pintada en rojo la parte superior de los conductos de aire. Por eso el nombre pasó de Testa Rossa a Testarossa.

rrera: todo lo demás fue renovado para obtener y soportar sin esfuerzo la mayor potencia (428 caballos contra los anteriores 380). La alimentación cuenta con un sofisticado sistema de inyección y encendido integral Bosch Mototronic M2.7. Además de sus ventajas en términos de disminución de emisiones contaminantes, en las pruebas la central alemana demostró ser la única capaz de producir un incremento brusco de la curva de potencia a las 4500 rpm. El resultado fue un motor con doble personalidad: tranquilo en los regímenes bajos y medianos, y realmente agresivo en los altos. Con respecto a la estética, se trató, más que nada, de retoques: por ejemplo, la nueva parrilla de la trompa, con el Cavallino en el medio. Las verdaderas novedades están bajo la piel, en el chasis. Los caños ovales de la jaula central tienen mayor diámetro.

La imponente Testarossa.

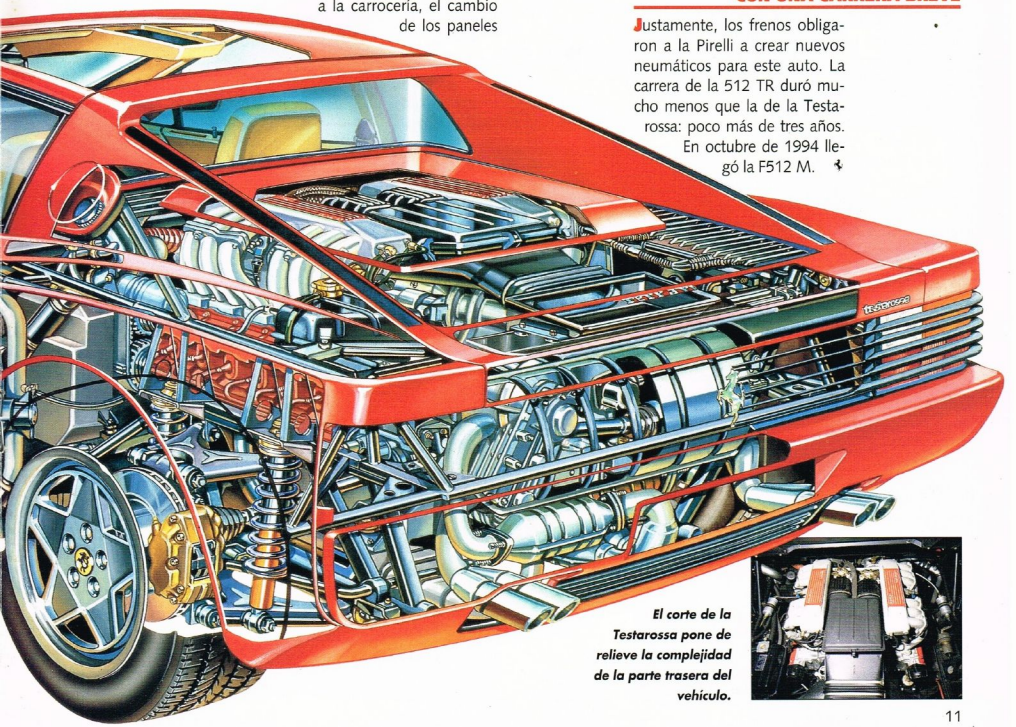
Interiores elegantes y deportivos.

EL PISO AHORA ES DE ACERO Y NO DE ALUMINIO

Además el piso ya no es más de aluminio reforzado, sino de acero, soldado a los caños como los paneles del habitáculo y de los montantes. Con respecto a la carrocería, el cambio de los paneles de aluminio de gran espesor por el acero especial de 0,8 milímetros permitió reducir considerablemente el peso. Otra novedad fue el tamaño de las llantas, de 18 pulgadas, necesarias para hospedar los enormes discos de los frenos (los mismos de la F40) derivados de las competiciones.

UNA VERDADERA FERRARI CON UNA CARRERA BREVE

Justamente, los frenos obligaron a la Pirelli a crear nuevos neumáticos para este auto. La carrera de la 512 TR duró mucho menos que la de la Testarossa: poco más de tres años. En octubre de 1994 llegó la F512 M.



El corte de la Testarossa pone de relieve la complejidad de la parte trasera del vehículo.

LOS PILOTOS

Alberto Ascari, anti-héroe de la velocidad

Corredor por herencia, conquistó con Ferrari dos campeonatos del mundo de F1, en 1952 y en 1953. Su aspecto tranquilo y su físico robusto le valieron el apodo de "Chicho".

Un aire pacífico de tranquilo burgués, un físico gordito de almacenero, un apodo de anti-héroe (Chicho) no le impidieron pasar a la historia del deporte como uno de los pilotos más valientes y amados de todos los tiempos. Alberto Ascari, nacido en Milán el 13 de julio de 1918, heredaba su arte: su padre Antonio fue un gran y desafortunado campeón, que con Alfa Romeo dominó varias de las más importantes carreras, a pesar de haber ganado pocas. El 19 de octubre de 1924 fue el día de la consagración: Antonio Ascari triunfó en Monza en el Gran Premio de Italia y el pequeño Alberto estaba ahí en la pista luego de la llegada, junto al padre que le sonreía desde el habitáculo de la P2.

SU PADRE ANTONIO MURIO CORRIENDO EN 1925

El 28 de junio del año siguiente Antonio Ascari dominó el Gran Premio de Europa en Spa.

Un primer plano del gran campeón.

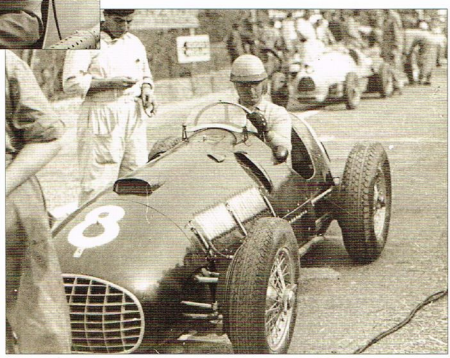
Pero semanas después, en el Gran Premio de Francia que se corrió en Montlhéry, salió de pista y falleció.

ALBERTO PREFERIA LAS CARRERAS A LA ESCUELA

Aquellos clamorosos triunfos y la tragedia marcaron para siempre al pequeño Alberto. Le enseñaron un camino que él iba a recorrer hasta el final, logrando éxitos más numerosos y prestigiosos que los de su padre y, lamentablemente, marchando hacia un final trágicamente parecido. En 1936,

Ascari en 1949 corriendo con una Maserati.

Alberto Ascari con una monoplaza del Cavallino en el circuito del Garda, ganando la edición de 1950.



GP de Italia 1954: a la izquierda, Alberto Ascari con la Ferrari 625 F1. Abajo, Ascari, ganador con la Ferrari 500 F2 del Gran Premio de Módena 1951, es entrevistado por periodistas radiales.

en su último año de secundaria, dejó los estudios y comenzó a correr con motos: Sertum, Gilera y sobre todo Bianchi, con la que en 1939 conquistó su victoria más importante, en los Seis Días de Salzburgo.

COMENZO CON LAS MOTOS PERO SOÑABA CON LOS AUTOMOVILES

El objetivo era pasar de las dos a las cuatro ruedas, pero los tiempos eran duros. Cada vez había menos carreras y estalló la guerra. Sin embargo, antes de que Italia también se involucrara, Alberto logró debutar. La prueba fue las Mil Millas de 1940. El auto con que corrió fue la Auto Avio Construzioni 815, la primera Ferrari que no pudo utilizar ese nombre por un compromiso contractual entre Enzo Ferrari y la Alfa Carreras, que acababa de dejar. Con la 815 no obtuvo la gloria: una válvula lo dejó fuera de combate ya en la segunda vuelta. Con una Maserati logró participar en el Gran Premio de Trípoli, donde llegó noveno, y en la Targa Florio, en la que sufrió un despiste.

DESPUES DE LA GUERRA VOLVIO A LAS CARRERAS

En el curso de la guerra, Alberto comerció carburantes con el Ejército, y así eludió el servicio militar. El 22 de enero de 1942 se casó con Mietta Tavola. En octubre del mismo año nació Tonino, y en 1946, Patrizia, sus hijos. ¿Y las carreras? La pasión vuelve a aflorar en 1947: corrió con una Cisitalia y con Maserati, casi treinta carreras con cuatro triunfos, hasta que Ferrari lo contrató en 1949.

LA CARRERA DE ALBERTO ASCARI

Alberto Ascari (Milán, 13 de julio de 1918 - Monza, 26 de mayo de 1955) fue hasta ahora el único italiano que logró ganar el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con Ferrari. La hazaña, ocurrida en 1952, se repitió al año siguiente, y luego Alberto dejó la Casa de Maranello con un currículum excepcional: en cinco temporadas, 37 victorias con monoplazas (F1, F2 y Fórmula Libre), trece de ellas conseguidas en pruebas válidas para el Campeonato del Mundo, más tres carreras de vehículos sport, además de cuatro títulos de Campeón Italiano absoluto. Anteriormente había conseguido cuatro éxitos, entre 1947 y 1949, corriendo con la Maserati, y después de su pase a Lancia, logró otras tres, entre ellas las memorables Mil Millas de 1954. En el Mundial de F1 totalizó 32 presentaciones, 11 récords de vuelta, 14 pole positions y 25 largadas en primera fila. Entre 1952 y 1953 ganó siete grandes premios consecutivos.

LOS TECNICOS

Gioachino Colombo, el papá del V12

1945: luego de haber diseñado la Alfetta 158, el técnico lombardo creó el motor de la 125, el primer 12 cilindros Ferrari.

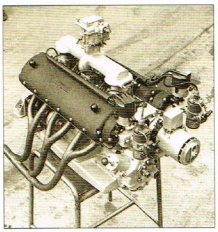
Desde aquel momento el ascenso de Ascari se volvió irresistible y culminó con la conquista de dos títulos mundiales consecutivos con la Casa del Cavallino: 1952 y 1953. Luego pasó a Lancia, y con la D24 Sport dominó las Mil Millas. La Lancia de F1, creada por Vittorio Jano, estuvo lista a fin de temporada. En la primavera de 1955 Ascari la llevó

En Imola, con Umberto Masetti.

enseguida al triunfo (Nápoles y Turín). Hubiera podido repetirlo en el GP de Mónaco, pero a veinte vueltas del final, mientras estaba en la primera posición, salió de pista en la chicana del puerto y voló al mar. Apenas sufrió alguna contusión, y volvió a Milán para tres días de descanso. El jueves 26 de mayo de 1955 fue al autódromo de Monza para asistir a las pruebas de la Ferrari, ya que Gianni Lancia lo había autorizado a correr en pareja con Castellotti el GP de Supercortemaggiore.
Alberto no resistió la tentación de dar algunas vueltas. Completó apenas dos. En la tercera, se despistó y murió en la curva rapidísima que, desde ese día, lleva su nombre.

Gioachino Colombo (primero a la izquierda) con Consalvo Sanesi en el GP de Suiza 1947.

Era apenas un muchacho cuando comenzó a trabajar como diseñador mecánico, en 1917. Tenía 14 años, ya que nació en Legnano (Milán) el 9 de enero de 1903, y tuvo que pagar humildemente lo que ahora llamamos el derecho de piso antes de llegar, en el curso de 1924, a la Sección Investigaciones Especiales de la Alfa Romeo.



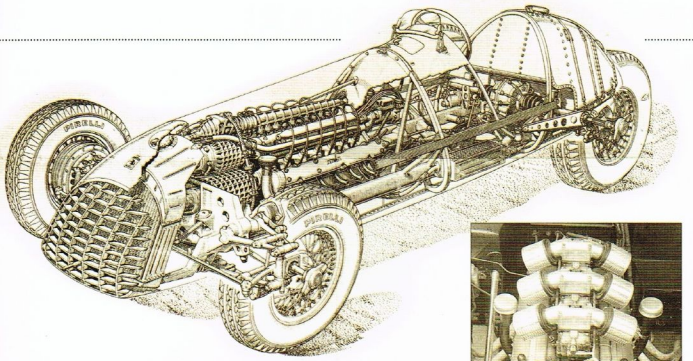
El motor 166 S diseñado por Colombo.

EL JOVEN COLOMBO TRABAJO CON EL GRAN JANO

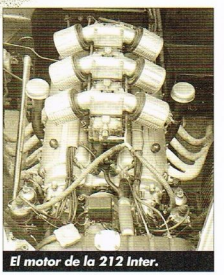
El director era Vittorio Jano, genial, volcánico y discutido proyectista, destinado a la fama mundial. Jano tuvo una influencia determinante en la formación del joven Colombo. Luego de haber colaborado en el proyecto del motor de la P2, Gioachino obtuvo paulatinamente cargos de mayor responsabilidad hasta que, en 1937, apareció su primera gran oportunidad.

EL PROYECTO DEL FORMIDABLE ALFA 158 FUE SUYO

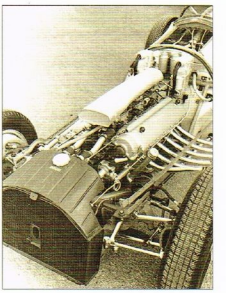
Mientras Jano estaba a punto de pasar a Lancia, la Alfa envió a Colombo a Módena, a la Escudería Ferrari. Allí proyectó la 158, luego conocida como



La Ferrari 125 F1 de 1949 en un corte de la época.



El motor de la 212 Inter.



Otro motor firmado Colombo: el de la Ferrari 166 F2/50 de 1950.

Alfetta. Ocho cilindros en línea por un litro y medio de cilindrada, sobrealimentación por compresor: la 158 comenzó a correr en 1938, logrando brillantes éxitos en la categoría "Vetturette" y un primer lugar absoluto en el GP de Trípoli de 1940. Después del paréntesis bélico, la monoplaza de Colombo volvió a las pistas y demostró ser invencible, conquistando varias posiciones que culminaron en la conquista de los dos primeros títulos mundiales de Fórmula 1, en 1950 con Farina y en 1951 con Fangio.

DISEÑO LA 125, LA PRIMERA VERDADERA FERRARI

Entretanto, en 1945, Colombo había vuelto por algunos meses al lado de Enzo Ferrari, diseñando la 125 (el primer auto que llevó su nombre). Estaba impulsado por el primer 12 cilindros de 1500 cm³, mítico antepasado de la dinastía de los V12 modeneses. La 125 recién debutó en 1947. Colombo, que había vuelto a la Alfa, no estaba de acuerdo con los nuevos dirigentes y pensaba irse; en tanto, trabajaba de noche en otros proyectos, como un pequeño auto de turismo (la Volpe, que quedó en la etapa de prototipo) y un motor (8 cilindros de 1500 cm³) que le había pedido Amadeo Gordini. En 1948 Colombo volvió a ser asesor de la Ferrari, y trabajó en el desarrollo de la 195 S, de la 166 S y de la 125 S, destinada a transformarse en la 125 F1 (primera Ferrari de Gran Premio). Luego de tres años regresó a la Alfa, justo a tiempo para contribuir a la transformación de la Alfetta 158 en 159 y festejar el segundo título mundial. En 1953 estuvo otra vez en Módena, pero esta vez en Maserati, donde realizó los 6 cilindros de 2000 y 2500 cm³, destinados a las brillantes sports de la Casa del Tridente y a la 250F, la F1 que ganó el Mundial 1957 con Fangio.

SU ARTE LO LLEVO A LA BUGATTI Y A LA MV AUGUSTA

Pero en aquel año el dinámico e inquieto técnico acababa de regresar a Italia, después de una permanencia en Francia, donde había proyectado las últimas Bugatti. Incansable, Colombo trabajó hasta 1970 para la MV Augusta. En 1971 abrió su propio estudio de consultas, y siguió proyectando hasta una edad avanzada. Murió en Milán el 27 de abril de 1987.

LA CARRERA DE GIOACHINO COLOMBO

Gioachino Colombo (Legnano, 9 de enero de 1903 - Milán, 27 de abril de 1987) ligó su nombre a algunos de los más famosos vehículos de competición. Ingresó en Alfa Romeo como diseñador, en la oficina técnica dirigida por Vittorio Jano, colaborando en el proyecto de varios motores. En 1937 fue enviado por la Alfa a Módena, a la Escudería Ferrari, donde proyectó la monoplaza 158, la legendaria Alfetta. Después de la guerra trabajó para Ferrari, creando la 125, impulsada por un 12 cilindros de 1500 cm³, antepasado de la gloriosa serie de los motores de Maranello. Volvió por un breve período a Alfa Romeo. En 1953 pasó a la Maserati, donde proyectó los 6 cilindros de 2000 y 2500 cm³. Luego se fue a Francia, donde colaboró en la producción de las últimas Bugatti. Regresado a Italia, entre 1957 y 1970 trabajó para la MV Augusta, donde diseñó motores para muchos aviones y helicópteros.

LA HISTORIA DE ENZO FERRARI

DE PILOTO A ORGANIZADOR

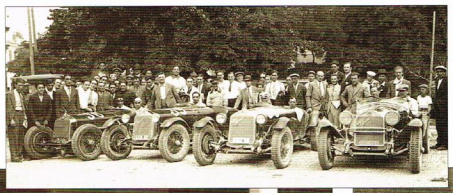
Nace la Escudería Ferrari

Fue creada el 1° de diciembre de 1929, para asistir a las Alfa Romeo de los privados. Pronto se aseguró campeones, como Nuvolari y Campari. En 1931 y 1932 ganó repetidamente.

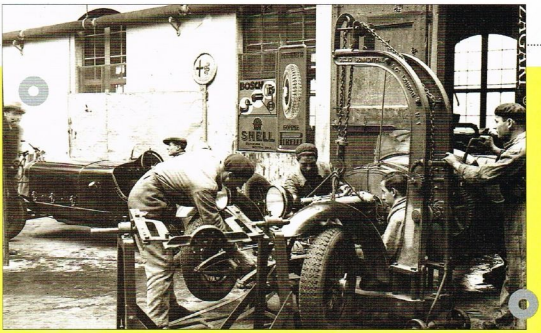
UN DESTINO CLARO Muy pronto le quedó claro a todos, incluido al directo interesado, que el destino de Enzo Ferrari no iba a ser el de conducir autos de carrera. Ya durante su actividad deportiva, Ferrari tomó posiciones y cargos de responsabilidad en la Sección Carreras de la Alfa Romeo. "En Alfa yo no era sólo un piloto", recordó años después. "En poco tiempo me sentí dominado por un deseo casi morboso de hacer algo para el auto, esta criatura que yo amaba apasionadamente".

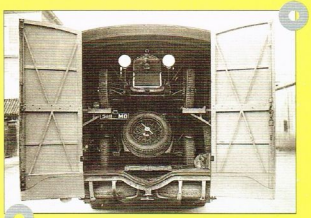
Ferrari entró a la Alfa en 1920. Se interesó un poco por todo, hasta por las relaciones con los proveedores. Cuando, en 1923, la Alfa P1 no obtuvo los rendimientos esperados, fue el propio Ferrari quien recibió la orden de ir a Turín para "robarle" algún técnico de valor a la Fiat. Objetivo que Enzo logró plenamente, convenciendo a Luigi Bazzi y a Vittorio Jano que se mudaran a Milán, al Portello. Luego, Jano fue el creador de la mítica Alfa P2, un auto que le dio mucha gloria a la casa del "Biscione". Gracias a tareas delicadas como ésta, Ferrari aprendió el arte de conocer a los hombres y sacar ventaja de sus debilidades. Fue en este período que Ferrari formó las bases para ser aquel gran "agitador de hombres", como él mismo se iba a definir luego, que más de treinta años después iba a conquistar el mundo con sus berlinettas deportivas y con una impresionante secuencia de victorias en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. En 1931 Enzo Ferrari corrió por última vez, en el Circuito de las Tres Provincias (Bolonia, Pistoia, Módena). Fue segundo con Alfa, detrás de Tazio Nuvolari, compañero de equipo. Tres años antes había fundado la Escudería Ferrari, en la calle Trento e Trieste en Módena, para las Alfa Romeo de los pilotos privados que la casa no podía atender directamente por falta de tiempo. Fue el 1° de diciembre de 1929 y en el estatuto figuró esta razón social: Sociedad Anónima Escudería Ferrari. El capital fue aportado por Alfredo Caniato, comerciante de cáñamo, y por Mario Tadini, director de un negocio de ropa. Ferrari tomó la responsabilidad de toda la organización. La sede fue establecida en la cochera Gatti de Módena. Recién en 1930 se trasladaría al famoso edificio estilo Liberty de la calle Trento e Trieste N° 11, siempre en Módena.

La iniciativa le gustó a la Alfa Romeo, que vio la posibilidad de ampliar el número de los pilotos que corrían con sus autos deportivos. Ferrari entonces hizo dos jugadas geniales. Primero, entregó a la Alfa algunas acciones de la Escudería Ferrari, a cambio de apoyo técnico. Segundo, gracias a su carisma, se aseguró algunos de los mejores pilotos de la época, al punto que en poco tiempo la Escudería pudo armar su propio equipo de carreras oficial, que contaba con campeones del calibre de Campari, Nuvolari, Var-



Arriba, la Escudería Ferrari en la Trieste-Opicina de 1930. Abajo, en junio de 1932, el equipo de motociclistas que corrió la Milán-Nápoles, y la baronesa María Antonietta Avanzo.





En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Nuvolari, Ferrari y otros pilotos en la Cuneo-Maddalena de 1930; transporte de autos de la Escudería en 1929; el patio interno de la Escudería Ferrari; Tazio Nuvolari y Tonino Brivio en la largada del Circuito del Montenero 1932, con Alfa Romeo 8C Monza 2600.

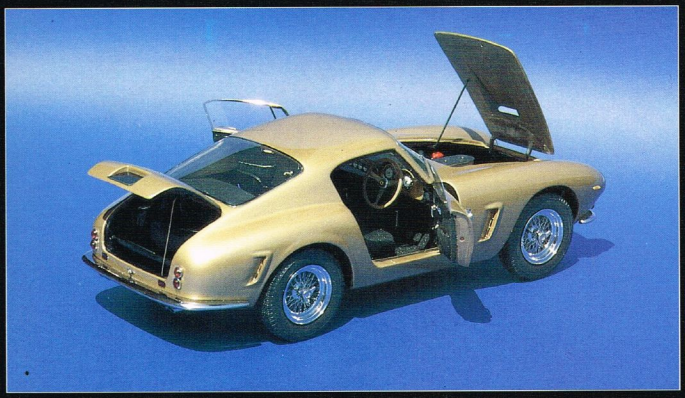
zi y Borzacchini. En 1929 la Escudería no obtuvo grandes triunfos. Pero, a comienzos del verano, ingresa en el equipo un as de las dos ruedas, Tazio Nuvolari. Al mantuano le fue confiada la Alfa P2, y fue un éxito inmediato: tres victorias en apenas un mes de actividad. Fue el mejor momento de toda la temporada, que para la Escudería se cerró con la participación en 22 pruebas, con 50 pilotos inscritos y 8 victorias absolutas. El de 1931 fue un año mucho más cargado de triunfos. En las Mil Millas la Escudería inscribió diez vehículos, y el mejor de ellos se clasificó segundo (con la pareja Campari/Marinoni). Siguieron victorias en trepadas y un doble éxito de Nuvolari en la Copa Ciano y en el Circuito de las Tres Provincias. Campari ganó la Copa Acerbo y Nuvolari la Copa de la Consuma. La Escudería Ferrari comenzó a tener un papel protagónico. Pero, además, comenzó a preparar con sus propios medios algunas Alfa Romeo de competición. En los primeros meses de 1932 el conde Carlo Felice Trossi reemplaza a Alfredo Caniato, quien a su vez había comprado la cuota de Tadini, y es el nuevo presidente de la Escudería Ferrari. Trossi era también un buen piloto e inauguró la temporada con un triunfo en la Copa Gallenga. Hubo otros éxitos en la Targa Florio con Nuvolari/Borzacchini, en la Copa de Messina con Ghersi, en las 24 Horas de Spa con Brivio/Siena y en la Copa Acerbo con Nuvolari.

El año 1932 fue importante para Ferrari, y no sólo por los éxitos: por primera vez los autos de su Escudería lucieron el emblema del Cavallino Rampante, que los padres del héroe de la Aeronáutica, Francesco Baracca, le habían regalado. Además, para la Escudería también empezaron a correr motos, de las marcas Rudge y Norton. Pocas, pero conducidas por buenos pilotos como Taruffi y Aldrighetti. El futuro de Ferrari, sin embargo, sería con las cuatro ruedas. Y la Escudería viajaba con viento en popa.

MODELISMO

"Capolavori" de Carlo Brianza

Desaparecido en 1994, el artesano lombardo realizó algunas de las más lindas reproducciones de las Ferrari que marcaron una época. Su familia continúa su obra.



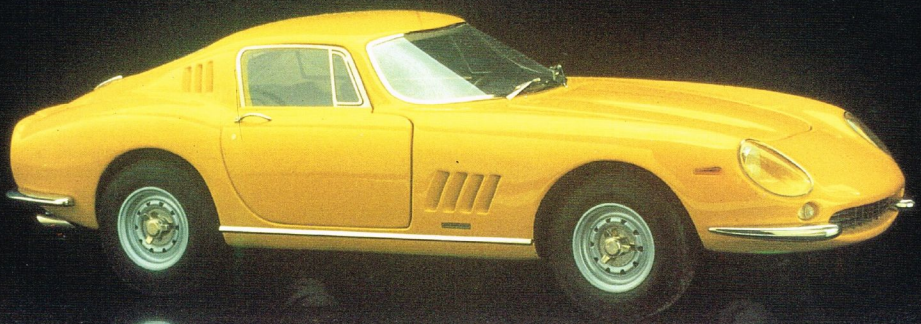
Apasionado, artista, empresario: Carlo Brianza, un grande del modelismo, desaparecido en 1994, supo crear en el curso de su larga y fructífera carrera excepcionales obras de arte en miniatura. En escalas que van del 1/43 hasta las "grandes" 1/10, 1/12 o 1/18, mantienen siempre una fidelidad hacia lo real y una precisión en los detalles, que hacen de estas reproducciones verdaderos objetos de deseo para los coleccionistas o para los aficionados.

El encuentro entre Carlo Brianza y la Ferrari se remonta a 1960 cuando, con apenas 18 años, Brianza creó un modelo en escala 1/12 de la monoplaza Dino 246 conducida en los grandes premios de Fórmula 1 por Phil Hill. En 1974 nació la ABC (abreviatura de Automodelos Brianza Carlo), especializada en la pequeña escala 1/43. En su catálogo, las Ferrari, a pesar de ser una minoría, representan los modelos de mayor atractivo. Desde las 312 T de Fórmula 1 de 1975 a la 340 México de la Carrera Panamericana de 1952. Una producción para entendidos, no sólo por la elección de los modelos sino también por los precios, bastante elevados.

Arriba, la Ferrari 250 Berlinetta paso corto fue uno de los modelos preferidos de Brianza. Abajo, una 275 GTB4.

LAS FERRARI FASCINABAN A CARLO BRIANZA

Otra marca de Carlo Brianza fue Autostile: en este caso, las Ferrari elegidas por el artista de Tradate fueron la Dino 206, la 250 GT California de paso largo y las 512 S inscritas en Le Mans 1970 (y producidas entre 1976 y



40 HORAS PARA ARMAR UN MODELO

¿Cuánto trabajo hay en un modelo de Carlo Brianza? El armado de un modelo en escala 1/14 requiere de 25 a 40 horas, según su complejidad, sin considerar el tiempo para la pintura y el secado de las partes decoradas. El récord es de la 288 GTO que, por las 500 piezas que la componen, requiere cerca de 40 horas, es decir más de una semana de trabajo de un artesano. Una vez terminado el montaje, se obtiene un modelo que pesa entre 3 y 4 kilos. La producción de una pequeña empresa como la ABC está fuertemente condicionada por la situación económica del país, por las modas y por los resultados deportivos de la Ferrari. En la época del "boom" económico de los 80, en plena Ferrarimanía, se producían hasta 1000 ejemplares en escala 1/43 por año. Hoy la producción bajó a 300 modelos anuales.

A la izquierda, una Ferrari 250 Spyder California, y abajo, una 250 Berlinetta Lusso.

1977) por la Escudería de Maranello, por la Nart y por la Ecurie Francorchamps.

DESDE LA DINO 206 A LA 512 S, LAS FERRARI DE BRIANZA TIENEN TODOS LOS DETALLES

En los años 80 comenzó la aventura de Carlo Brianza en el campo de las grandes escalas. Realizó cinco ejemplares, hoy rarísimos, de la 512 BB. Con una experiencia envidiable y aprovechando el floreciente momento económico, en 1985 Brianza inició la producción en serie de sus famosos modelos en escala 1/14, que se vendían armados y con un envase-vidriera en una serie limitada a 1000 unidades. De toda su producción, estos son los modelos de Carlo Brianza más fáciles de encontrar actualmente en el mercado del coleccionismo.

EN LAS REPRODUCCIONES CON DIMENSIONES EXTRA LARGE SOLO MODELOS FERRARI

El surtido está limitado a vehículos del Cavallino: Daytona Coupé y Spider, 275 GTB/4, 365 GT/4 BB, 512 BB, 250 California y Le Mans, Dino 246 GT y GTS spider, 288 GTO '84, F40, P4, 250 GTO '62.

Carlo Brianza falleció en 1994, pero el equipo ganador que él había formado alrededor suyo, integrado por familiares y por selectos artesanos especializados, sigue manteniendo en alto la fama de los modelos que llevan su nombre. Para los apasionados de la Ferrari todavía está disponible la línea 1/14. Los precios son para enamorados: 1450 dólares por cada auto del Cavallino, y 1600 por la 288 GTO de 1984. El recargo por pintura metalizada, como en los autos verdaderos, es de 100 dólares.

EL MODELO MAS RARO

Para lo lindo, lo raro y lo caro no hay límites. Entre los modelos millonarios de Carlo Brianza merece una mención una reproducción aun más exclusiva por su rareza: se trata de una Ferrari 250 LM con los colores blanco y celeste de la Nart, fundada por Luigi Chinetti. Realizada en apenas 25 ejemplares, contra una tirada promedio de 1000 piezas, esta sport de Maranello es hoy realmente imposible de conseguir. Imposible es entonces calcular su cotización.

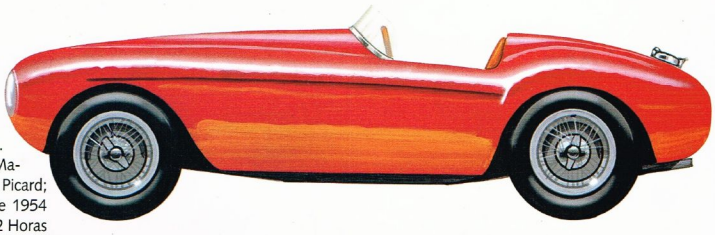
Una Daytona Spider.

LA DIRECCION

ABC de Carlo Brianza y Raffaella Lazzarini, via Mazzini 23, 22070 Locate Varesino (CO), Italia. Te. 0039-0331-821350; Fax 0039-0331-821342; P.O. Box 40, 21049 Tradate (VA), Italia.

1953 500 MONDIAL: NACIDA PARA HOMENAJEAR A ASCARI

El nombre de esta barchetta diseñada por Scaglietti recuerda los títulos mundiales de Alberto Ascari de 1952 y 1953. La mecánica es la misma de la 500 F2. Ganó la Conchiglia D'Oro con Maglioli y el GP de Peña-Rhin con Picard; fue segunda en las Mil Millas de 1954 con Vittorio Marzotto, y en las 12 Horas de Casablanca de 1953 con la pareja Ascari-Villoresi. Pininfarina diseñó luego una spider para los clientes deportivos. La 500 Mondial contribuyó al éxito en el Mundial de Marcas 1954.



Motor: 4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 90 x 78 mm, 1984,86 cm³, block de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 2 carburadores Weber 42 DCO A/3
Potencia: 155-160 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción: trasera; cambio de 5 velocidades + MA
Frenos: tambores
Peso: 750 kilos
Velocidad máxima: cerca de 235 Km/h

1953 625 TF: UNA SPORT CUATRO CILINDROS

Fue la primera sport equipada con el cuatro cilindros diseñado por Aurelio Lampredi. Debutó con un cuarto puesto en el Gran Premio Autódromo de Monza en 1953 (al volante estuvo el as inglés Mike Hawthorn), pero al final de la temporada fue vendida a un piloto argentino. Algunas fuentes llaman a este auto 625 S. Una versión berlinetta fue realizada por Vignale (chasis 0306 TF), pero casi seguramente no compitió nunca.

Motor: 4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 94 x 90 mm, 2498,32 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 2 carburadores Weber 50 DCO A/3
Potencia: 220 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo: vigas y transversales tubulares
Suspensiones: del. independientes, tras. puente De Dion
Tracción: trasera; cambio de 4 velocidades + MA
Frenos: tambores
Peso: 730 kilos
Velocidad máxima: 240 Km/h

1953 340 MM: LA CAZA AL MUNDIAL

Era una biplaza creada para participar en el Mundial Sport inaugurado en 1953. Fue carrozada tanto por Touring como por Vignale. Ganó en su debut en la Vuelta de Sicilia y cosechó un gran éxito en las Mil Millas, tripulada por Marzotto-Crosara, repitiéndose en Silverstone con Hawthorn. En las 24 Horas de Le Mans fue quinta (en una versión modificada) con los hermanos Marzotto, y el auto de Ascari-Villoresi, con un motor de 4500 cm³ de derivación Indy, se retiró.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 80x68 mm, 4101,66 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 40 DCF
Potencia: 300 CV a 6600 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independiente, tras. puente rígido
Tracción: trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 850 kilos
Velocidad máxima: 270 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

GP de Sudáfrica 1978: Gilles Villeneuve durante las pruebas.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

126 C4,
el anti McLaren

275-330 P2,
la batalla de Le Mans

365 California,
Maranello habla norteamericano

Oportunidades,
28 mil dólares por la 208 GTS